ANTE-PROYECTO DE REFORMAS DE SEVILLA

Por, MIGUEL SANCHEZDALP



[illegible]

Reinando S. M. C. Don ALFONSO XIII

AÑO MCMXII : DIA DE SAN JOSÉ



MEMORIA del plan general de urbanización de los alrededores de Sevilla y de prolongación y ensanche de algunas de sus calles, acoplado al nuevo PUERTO DE ALFONSO XIII. ʃ ʃ ʃ ʃ ʃ ʃ ʃ ʃ ʃ ʃ ʃ ʃ ʃ

Ante-proyecto de MIGUEL SANCHEZDALP Y CALONGE. ʃ ʃ ʃ Sevilla, año MCMXII.



IMPRENTA DE LA COOPERATIVA
SEVILLANA DE PUBLICIDAD

EXPOSICIÓN

A MODO DE EXORDIO

No será preciso esforzarse mucho para hacer comprender a los sevillanos que la ciudad de sus amores encuéntrase actualmente en el momento histórico más transcendental y decisivo para su desenvolvimiento material y para acometer la conquista de su porvenir.

Adviértese ya que los diversos y múltiples elementos que integran la vida de la población han llegado a bordear los límites de su desarrollo, y, en la progresión creciente de sus fuerzas productoras, pugnando por marchar al compás de estos tiempos de vértigo afanoso hacia las modernas orientaciones, alcanzan un punto desde donde se descubren, más o menos próximos, pero reales y positivos, halagüeños horizontes de progreso, hasta cuyos linderos no se puede llegar si no es por un esfuerzo supremo que haga accesible la senda para que la traspase, triunfante, el pueblo conquistador de su porvenir.

No es ilusorio afirmar que en días no lejanos la histórica y monumental Sevilla; la ciudad de la poesía y de los misteriosos ensueños; la que meció entre claveles y azahares las doradas cunas de tantos hombres ilustres y encendió en sus espíritus la llama del genio; la madre señoril de la región más rica y privilegiada de España, se prepara a dar un paso de coloso en la vida moderna, colocándose en el lugar que su derecho le reserva por la riqueza de su suelo, por la intensa mentalidad de su raza, por la ventajosísima situación de su puerto

en el territorio de la península, por el abolengo de su pasado glorioso, que podrá ser, con sus idealidades, el alma encantada de la laboriosa ciudad futura.

Y, estando Sevilla como está, en los dinteles de la gran puerta de su porvenir; queriendo efectuar con la Exposición Hispano-Americana un acto decisivo que sea como el punto de partida por derroteros de progreso, se observa la carencia de una definitiva orientación reformadora, pudiéndose dar el caso lamentable, si unas buenas voluntades, sean las que fueren, no oponen el valladar de sus cariños y de sus entusiasmos por la hermosa Sevilla, de quedarse estacionado su desenvolvimiento, paralizada su vida y rota la promesa de su apogeo futuro.

He aquí por qué, ante el temor de que transcurran estérilmente los días y no se establezcan los jalones de las reformas que nuestra ciudad reclama, surge en el ánimo del que suscribe, interpretando sin duda los deseos de Sevilla entera, el propósito sincero de ofrecer a la pública opinión un ante-proyecto sin otras miras que la de exponer a la consideración general unas ideas que germinaron acaso al calor febril de un ensueño, pero que, al ser moldeadas en la realidad de la vida, bien pudieran hallarse utilizables porque encarnen el sentir popular siempre acordado con las necesidades públicas.

CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Siendo navegable el río Guadalquivir para buques de gran tonelaje y calado, en virtud de los importantes dragados en el mar libre de la barra de Sanlúcar de Barrameda; comenzadas las obras de apertura del canal de Alfonso XIII, que el vulgo conoce por *Corta de Tablada;* proyectada en las márgenes de este canal la construcción de un nuevo puerto con amplísima zona de servicio, dotada de los más modernos adelantos para las remociones fáciles y económicas de mercancías, y con locales adecuados al tráfico comercial, por

muy excesivo que sea; creado, en una palabra, el nuevo puerto de Sevilla con la magnitud que exige la importancia de un puerto interior en tan excepcionales condiciones como el nuestro, este primer elemento de vida, este manantial de riquezas con que cuenta la ciudad, se hallará ventajosamente dispuesto para sostener el comercio continental y el trasatlántico.

También se nos ofrece, próximo a una hermosa realidad, otro elemento cuyos beneficios redundarán en pro de Sevilla: los riegos de la región del valle inferior del Guadalquivir. Las feraces vegas de este caudaloso río entre Córdoba y Sevilla, que despertaron la codicia de tantos pueblos invasores, recibirán en breve (siempre que no falten los recursos, asignando el Estado en sus presupuestos una cantidad fija en el número de años que determina la escritura), las aguas fecundantes en veinte mil hectáreas de tierra que cuadruplicarán su producción y, al cuadruplicarla, será su riqueza y la que determine el fomento de la población rural con los cultivos de riego, el origen de una gran fuente de vida (*).

La minería, que aun estando en sus principios, ya, en la actualidad, absorbe gran parte de las actividades de nuestro puerto, vertiendo en los buques surtos en él los productos del subsuelo regional, prepárase para aumentar en breve espacio de tiempo sus rendimientos, cuando las minas del Teuler y Peña del Hierro por sus ferrocarriles en construcción, que también acarrearán los minerales de numerosos yacimientos enclavados en las zonas de sus recorridos, faltos de explotación por las dificultades del transporte a los puntos de embarque, hagan afluir al río, no sólo el raudal de los tesoros arrancados en el interior de la tierra, sino la producción agrícola e industrial de una comarca que revive ahora, al dotarla de las modernas comunicaciones rápidas.

De mayor importancia aún será para Sevilla el ferrocarril directo a Madrid que se gestiona y ha de realizarse seguramente; porque constituyendo en los momentos actuales una necesidad, que se aprestan a ver satisfecha, en

(*) El Presidente de la Junta de Obras de los riegos del valle inferior del Guadalquivir es en la actualidad D. Javier Sánchez-dalp y Calonge; y el Ingeniero director D. Antonio Hernández Bayarri.

primer término S. M. el Rey y muy valiosos elementos, tendrá, cuando el progreso de nuestra ciudad lo reclame, caracteres de obra imprescindible, más que para nosotros mismos, para ambas Castillas, ganosas de encauzar su tráfico comercial y agrícola con el mundo.

Las inmensas ventajas de este ferrocarril son innegables, y, téngase en cuenta, que no se trata de la construcción en total de una línea nueva en absoluto: desde Madrid hasta Ciudad Real y Puertollano, queda como en la actualidad, así como Sevilla hasta Córdoba-Villa del Río; resta, pues, la intersección entre Villa del Río y Puertollano, (tomando este punto de partida no sólo por acortar la distancia, sino por ser más afable el terreno y pasar por un sinnúmero de pueblos) de unos ochenta kilómetros de recorrido, que reducirán la distancia que ahora media entre Sevilla y Madrid en ciento cuarenta y dos kilómetros aproximadamente, ahorro de distancia que influirá por modo muy sensible en la economía de tiempo y de dinero. Para mejor comprensión se incluye en el presente trabajo un croquis de este proyecto de ferrocarril, y del de Sevilla-Tocina-Toledo-Cabañas, línea Cáceres-Madrid, que será el recto con un recorrido de 400 kilómetros próximamente y de una economía de 173 kilómetros, sobre el actual de 573, y el primero 140. El directo de Málaga a Sevilla, en el que no debe olvidarse hacer al mismo tiempo lo más corto posible el recorrido hasta Algeciras, es también un proyecto que constituirá otro elemento conveniente para la prosperidad de Sevilla.

De este modo, enumerando las ventajas reales y positivas de tales afluentes de riquezas, que de una manera más inmediata prometen cooperar al fomento de la vida sevillana, y con la esperanza en que, aun cuando con realización mediata según determinen las necesidades regionales, se verán de día en día aumentadas las vías férreas, que serán como las venas por donde circule la vida entre Sevilla y las poblaciones que hallen en su puerto la más fácil salida de sus productos para los mercados del mundo, llégase lógicamente a la deducción de que la riqueza pública en todos sus órdenes, influenciada por el puerto, ha

de progresar tan rápida e intensamente como para colocar a nuestra ciudad, en plazo breve, a la cabeza de la España que florece en industrias y sostiene con laudable tesón su prestigio en el comercio universal.

Y en estas circunstancias, próximos a una era de progreso que adviene irradiando los luminares de su grandeza, sometiendo al imperio de sus exigencias de expansión la urbe actual mezquina para contener las actividades de ahora, es absolutamente necesario capacitar la ciudad y disponer en ella los elementos de holgura, higiene, comodidad y belleza inherentes a las poblaciones que, sin perder el encanto de su antiguo carácter, quieran adoptar aspecto de modernas.



Las consideraciones apuntadas someramente y en las que, sin duda alguna, coincide la mayoría de mis conciudadanos, me inducen a trazar un plan que, a mi juicio, satisface no sólo las necesidades actuales más perentorias, sino las del tiempo venidero.

Acaso pueda decirse que este plan coincida del mismo modo con un ferviente deseo de S. M. el Rey D. Alfonso XIII, que, como todos sabemos, ama a Sevilla con la devoción que ama a España entera, pero con las preferencias de sus entusiasmos por las bellezas que nuestra ciudad atesora, y es, a la vez voluntad y fuerza

que, a querer, vencería las trabas que dificultar u obstaculizar pudieran el bien y la prosperidad de la población, la cual en varios proyectos que marcan el resurgimiento de Sevilla, le debe su decisivo apoyo, sin el cual no se hubiesen llevado a vías de hecho la apertura del canal que lleva su nombre, la del puerto, la del plan de los riegos, la edificación de un Hotel-palacio y la realización del gran certamen Hispano-Americano; así como son de su feliz iniciativa el pensamiento a realizar de los circuitos para automóviles de Andalucía, comprendiendo la parte más monumental de ella y de España y Portugal, tocando en los principales puertos, entre ellos el nuestro; y la idea de que todo pueblo tenga antes de dos años los planos correspondientes de población actual y de ensanche para doble número de habitantes con sus respectivos servicios; viéndosele siempre, al igual que ante todo cuanto significa progreso en la nación, alentando los primeros pasos que da nuestra ciudad hacia su porvenir, y fomentando todo lo que puede contribuir a su grandeza, beneficios que el pueblo inmortalizará sin duda en una perdurable gratitud.

SINCERIDAD DEL PROPÓSITO

Y no vayamos más adelante sin que exprese mi deseo de dejar especialmente consignado, que, al decidirme a estudiar el plan de ensanche, me he considerado intérprete más o menos fiel de las justísimas aspiraciones del pueblo sevillano; porque de la observación diaria de la vida local se colige que en la imaginación de todos, ya en concepto embrionario, ya en acabada forma, se ha revelado la idea de un ensanche de la ciudad; y tal vez del conjunto armonizable de los diversos criterios salga la solución del problema. Esta creencia me lleva a solicitar de todos cuantos por el progreso y engrandecimiento de Sevilla se afanan, cooperen con el óbolo de su fe en los puros ideales del interés colectivo;

a la posible mejora del estudio hecho, hasta dejarlo tan perfecto que sea orgullo de todos la obra, y sea garantía de su utilidad el convencimiento de su perfección.

Al emprender el estudio de este plan, que tengo el honor de someter a la sanción pública, estimé como solución la de modificar en la extensión y forma necesaria la población actual; pero debo decir que al aquilatar las ventajas e inconvenientes de la reforma tuve que desistir de tal modificación por diversas razones que, aun siendo prolijas, es conveniente consignar.

Una ciudad apropiada al gusto y al desenvolvimiento peculiar de la vida en las edades pretéritas, formadas casi en su totalidad por calles tortuosas, estrechas, deformes, donde apenas puede realizarse el movimiento de vehículos; población trazada al capricho de la iniciativa espontánea, sin sujeción a planos determinados, no puede transformarse para recibir en su recinto, si pudiera ser éste ensanchado en la medida posible, a la ciudad moderna, tal y como se necesita para contener en su ámbito una vida de actividades industriales y comerciales con sus múltiples negocios secundarios.

De otro modo: al intentar una transformación de la ciudad antigua, con cuyas modificaciones jamás se llegaría a lograr cuanto cumple a las exigencias de lo futuro, destruiríase el admirable escenario de las venerandas tradiciones históricas, que son algo así como la levadura romántica de un pueblo artista; caerían, dolorosamente maltrechos, recuerdos artísticos de un valor inestimable; cegaríanse importantísimas fuentes de estudios arqueológicos, y desaparecería, en la cabalgata de las cosas muertas, la originalidad de la Sevilla única, admirada del mundo, que viene a rendirle la pleitesía de su asombro, enviando esas legiones de almas viajeras que forman la vida del turismo, que debe a toda costa sostenerse como inagotable venero de riquezas.

Desechado, por cuanto se desprende de las anteriores consideraciones, el propósito de estudiar el plan de reformas en la ciudad antigua, conservará esta preciada joya de España su carácter típico y original, sufriendo solamente las

modificaciones indispensables para descongestionarla y unirla por grandes vías a la ciudad moderna, cuya creación es de absoluta necesidad.

HAGAMOS UN ESFUERZO

Llevemos nuestros pensamientos a las regiones serenas de los ideales más puros; huyamos de la intriga, de la suspicacia, de todo cuanto sirve de alimento al monstruo de los prejuicios seculares, esos prejuicios enervantes que amilanan los ánimos, encadenan la voluntad y agostan en flor las iniciativas todas; arrojemos el lastre de los personalismos y llevemos la nave de las conciencias honradas con rumbo al bien colectivo; tengamos idea precisa y concreta de lo que es el sentimiento de la responsabilidad; no nos encojamos de hombros con el cobarde escepticismo de las inteligencias caducas, ante los titubeos y los desaciertos que son la constante rémora de todo afán progresivo; saturemos nuestros espíritus con auras de optimismo y de confianza..., sólo en la augusta calma de la buena hombría pueden anidar los pensamientos sinceros. En ella tengo la certeza de hallar favorable acogida, y por eso no parecerá extraño que llame a la puerta de los sanos corazones con la insistencia del creyente en que es imprescindible, para llegar al fin anhelado, una orientación fija que marque el punto de partida hacia la Sevilla del porvenir.

PLAN DE REFORMAS

En dos grupos se dividen principalmente las obras del plan estudiado.

Componen el primero de ellos las reformas perentorias que requiere la ciudad actual para comunicarla con la ciudad nueva, que debe empezarse a edificar inmediatamente unida a ella.

Integran el otro grupo las obras de ensanche que han de constituir la moderna población.

Veamos metódicamente lo proyectado en uno y otro sentido.

LA CIUDAD ACTUAL

Se abrirán en ellas dos grandes vías creadas por virtud de rectificaciones y ensanches en las existentes, que cruzando la población de Este a Oeste y de Norte a Sur, formarán sensiblemente ángulo recto al encontrarse en la Campana, centro de la ciudad, punto que sufre la modificación necesaria para que en él se desenvuelva con holgura el gran movimiento de afluencia que ha de alcanzar.

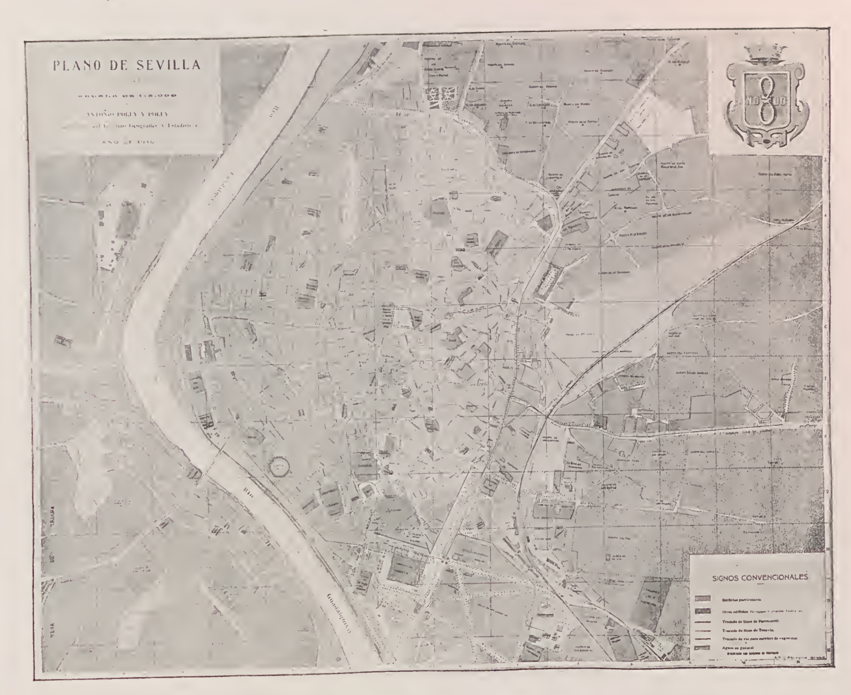
La vía Este-Oeste (véase el plano) parte de las inmediaciones de la Cruz del Campo y llega a la Puerta Real habiendo atravesado el Prado de Santa Justa, el muro de los Navarros por las proximidades de la Puerta del Osario, la calle Santiago en el último tercio de su longitud antes de unirse con la Plaza de Ponce de León, la calle Alhóndiga dejando aislado el edificio de los Juzgados, la Plaza de Argüelles formando fachada con la iglesia de San Pedro, para seguir por la calle Imagen, y, después de contornear el mercado de la Encarna-

ción, o atravesándole, continúa por las calles Laraña y Martín Villa, llegando a la Campana por la de Santa María de Gracia y prosiguiendo hasta ingresar en la calle Alfonso XII, para terminar por la Puerta Real en el camino de ronda actual y estación de los ferrocarriles a Madrid a Zaragoza y a Alicante. Calle que no tiene todo el movimiento que debía tener a causa de la pronunciada cuesta de la Puerta Real, la cual debe empezar en la Plaza del Conde de Casa-Galindo para que resulte suave y accesible para el movimiento de vehículos, al igual que debe hacerse con la rampa del Puente de Isabel II, empezándola en la Cava, y la de la Puerta de Triana en San Pablo.

La otra vía Norte-Sur, o sea Empalme-Guadaira, parte de la carretera de Alcalá del Río, Cementerio de San Fernando, entra en Catalina de Rivera (nueva) por calles Ciegos y Peral en la Macarena, ingresa en la Alameda de Hércules y continuando por las calles Trajano y Amor de Dios, llega a la Campana para seguir por calle Sierpes o Velázquez, Tetuán, plaza de la Constitución o San Fernando, calles Cánovas del Castillo y Gran Capitán, Puerta de Jerez, Cristina, puente Alfonso XIII, Avenida Victoria Eugenia, después de atravesar por el edificio que ocupa el Gobierno Militar, la Plaza de Santo Tomás y calle Maese Rodrigo aprovechando los ensanches iniciados; si bien no es esta la línea ideal de la ciudad entre la Campana y el puente de Alfonso XIII, proyectado sobre el Guadalquivir que al tratar de Sevilla nueva se describe.

Existe otra calle con dirección Este-Oeste, y que denominaremos prolongación del ensanche conocido por cuesta del Rosario, sensiblemente paralela con la anterior, que cruza en ángulo recto la calle Norte-Sur en el límite Sur de la de Sierpes.

Esta vía, Cruz del Campo-San Juan de Aznalfarache, comienza en el Cementerio de San Isidoro, por la calle Oriente, y siguiendo su dirección, ingresa por San Agustín en la calle San Esteban, continúa por la Plaza de Pilatos y calle Aguilas, y desde la confluencia de ésta con la de Vírgenes, busca la calle Cabeza del Rey D. Pedro para atravesarla en las proximidades de su unión con



PLANO DE SEVILLA EN LA ACTUALIDAD

la de Carne, continuando por San Isidoro y la plaza del Salvador; desde aquí prosigue por calle Faisanes y edificio actual del Círculo de Labradores, dejando de fachada, aproximadamente, el Banco Hispano-Americano; atraviesa, como queda consignado, la calle Sierpes, entra en la de Albareda y después atravesando las calles Navas, Horno y Moratín, entra en la de Reyes Católicos, Puente de Isabel II, San Jacinto, Avenida de la Cartuja a la del Aljarafe.

Téngase presente que estas reformas se basan en las ya emprendidas por el Municipio; porque es lógico someterlas a ellas con pequeñas variaciones en sus líneas y las prolongaciones que fueren menester, en atención a un principio de economía.

Conviene dejar consignado en apoyo del proyecto de ensanche exterior que contiene este estudio, que la continuidad de los derribos por ensanches interiores provocará la crisis de la vivienda de que ya se notan síntomas muy significativos comprobados en los recientes días durante los que tuvo el Ayuntamiento necesidad de facilitar albergues; razón que exige el deber de construir antes de proceder a los derribos, pues los ensanches se deben hacer por zonas para que resulten económicos o beneficiosos al Municipio.

De este modo se facilitarán viviendas a los que resulten despojados de ellas. Esta dificultad se resuelve también en este ante-proyecto con la zona del primer período de urbanización que se señala en el plano.

De las dos primeras vías con anterioridad mencionadas E-O y N-S, que cruzan la población según se han detallado, nacen otras en la forma siguiente:

En el límite Este de la calle E-O, por la plaza de Jáuregui, comienza en dirección Norte una calle que atravesando las de Luna, Matahacas, Peñuelas y Socorro, va a ingresar, formando fachada con Santa Paula, por entre Santa Isabel y San Marcos, dejándolo en el centro de una plaza; calle San Luis, cuya alineación sigue hasta la calle Don Fadrique y Hospital de las cinco Llagas, por su fachada Este, e ingresando en la nueva Avenida de Catalina de Rivera.

En la unión de la calle E-O con el mercado de la Encarnación, siguiendo

la línea de la fachada Este de dicho edificio, parte hacia el Norte otra calle que sigue una dirección paralela a la de Regina, entrando en la calle Feria y siguiéndola en toda su longitud, con pequeñas rectificaciones hasta llegar al camino actual de ronda, e ingresa en la Avenida nueva de Catalina de Rivera.

De la vía N-S nacen tres calles: una que siguiendo una alineación próxima a la de las calles O'Donnell y Murillo, conduce desde la Campana a la calle Reyes Católicos y Puente de Isabel II, o sea en sentido inverso, prolongación hasta la Campana de la amplia vía Reyes Católicos. Otra que comienza al final de la calle Sierpes, en unión con la de Cruz del Campo, Aljarafe y siguiendo en dirección Este, termina en la Fundición de cañones; su desarrollo se inicia en Entre-Cárceles o Manuel Cortina, atraviesa la calle Francos en su punto de unión con la de San Isidoro, corta las de Estrella y Argote de Molina ingresando en la del Aire y pasando por la Escuela de Medicina para seguir su misma línea, y, desde la unión de esta calle con la de Fabiola, llega a Santa María la Blanca después de cruzar normalmente la calle Farnesio casi por su mitad; prosigue luego y cruza el camino de Ronda por la fachada Norte del Cuartel de Caballería entrando en el barrio de San Bernardo para llegar a la Fundición de cañones con límite Monte-Rey y Maestrescuela. La tercera de estas calles, que puede denominarse prolongación por ambos extremos de la de Castelar, tiene su comienzo en la calle N-S, y después de atravesar la manzana rodeada por las calles Almirantazgo, Aduana y Plaza de Santo Tomás, sigue por la alineación de la calle Castelar, ingresando en la de Reyes Católicos por la de Santas Patronas.

Más que una descripción escrita, por muy minuciosa que sea, da idea exacta el plano que se acompaña de las modificaciones que por razones de ensanche se introducen en diversas calles, y las manzanas de casas que se suprimen o atraviesan por exigencias de la alineación recta.

Al seguir el desarrollo de estas reformas no pasará seguramente desapercibido el respeto guardado a las iglesias, capillas y otros edificios notables

que a toda costa deben ser objeto de un cuidado especial para su conservación por lo que representan en la historia o en la tradición de la ciudad.

Cuanto a los ensanches en la parte de población presente, sólo deben acometerse, por el pronto, aquellos de verdadera necesidad y continuarse los ya emprendidos; puesto que los indicados en el plan general no deben comenzarse sino una vez construída la porción de ciudad nueva correspondiente, capaz de contener quince o veinte mil almas que, de un modo aproximado, desalojará la ciudad vieja por virtud de sus reformas; y para evitar la crisis de la vivienda ya mencionada.

En lo que definitivamente queda de la repetida ciudad vieja, deberá permitirse, en obras de consolidación o renovación, que cada cual, dentro de su línea, labre como tenga por conveniente para que se conserve por todos los medios el singular aspecto de Sevilla; recomendándose y fomentándose, para ello, el estilo arquitectónico del país adaptado a las necesidades de la vida moderna.

Sería insensato, bajo pretexto de procurar el desenvolvimiento de la población, desterrar el carácter propio de las construcciones sevillanas; eso equivaldría a cegar, con un pretexto análogo, los canales venecianos que dan la fama y la vida a la ciudad de los Dux.

Como final de esta parte del trabajo, resta indicar otra reforma relacionada con la aplicación que debe darse en lo futuro a los edificios públicos actuales, mejorándose con ello, notablemente, su empleo. En el que están instalados la Fábrica de Tabacos y el Cuartel de Artillería, se instalarán la Universidad, Jardín Botánico y Facultad de Medicina, el Instituto Provincial de segunda enseñanza y las Bibliotecas y Museos de todo género con que cuenta la ciudad. La Casa Lonja, insuficiente para contener el Archivo de Indias, al complementarlo con la documentación que debe traerse de otros archivos de España, y el establecimiento de la Universidad de estudios americanos, que desea vivamente nuestro augusto Monarca velando siempre por el bien de Sevilla, debe quedar

para Centro de contratación y Bolsa de Comercio; instalándose el mencionado Archivo y la predicha Universidad americanista en el Palacio de San Telmo, previa su enagenación o permuta convenida con nuestro sabio Prelado, que se manifiesta siempre dispuesto a contribuir con su concurso al engrandecimiento de Sevilla (*). Este Palacio se unirá a los jardines de Eslava y Fábrica de Tabacos, cerrando la calle del Foso. También puede destinarse el hermoso edificio de la Casa Lonja a Palacio Arzobispal y establecer en éste el Seminario.

En el edificio que fué convento de la Merced y ocupa actualmente el Museo de Bellas Artes, puede instalarse ventajosamente la Diputación Provincial y una escuela, así como en el de la Audiencia Territorial podrá establecerse el Gobierno Civil.

Por último: reformándose el local que hoy tiene la Universidad Literaria se le destinará a Audiencia Territorial y el Instituto Provincial a Escuela de Artes y Oficios.

Estas reformas de Sevilla actual quedarán complementadas con un centro de movimiento donde afluyan las arterias principales: la Plaza de San Fernando, aunque es amplia le falta la condición precisa de recibir calles o avenidas importantes. Tan solo la Plaza del Duque de la Victoria puede servir para el caso, y eso doblando su extensión, porque el ensanche de la Campana proyectado será insuficiente dentro de breves años.

Enumeradas las reformas que se consideran más necesarias y útiles en la ciudad antigua, descríbese a continuación, someramente porque el plano da una idea más rápida y comprensible del propósito, la ciudad futura.

(*) Actualmente ocupa la silla de San Isidoro el Eminentísimo e Ilustrísimo Sr. D. Enrique Almaraz y Santos.

NUEVA SEVILLA

Divídese la ciudad de nueva creación en cinco grupos que denominaremos Sevilla-Puerto, Sevilla-Triana y Sevilla-Hipódromo al Sur; Sevilla-San Bernardo al Oeste, y Sevilla-Macarena al Norte; formados por calles de setenta y dos, cuarenta y siete, treinta y uno y veintidós metros de ancho, y la Gran Avenida Victoria Eugenia, que mide ciento treinta metros. En el plano aparecen indicados los mencionados grupos con la inicial correspondiente a cada uno de ellos.

El emplazamiento de dichos grupos o zonas es como sigue: Sevilla-Puerto (Sevilla P) comprende la urbanización del Prado de San Sebastián, Huerto de Mariana, Delicias de Arjona y Huerta del Fraile y cuartones de Tabladilla, extendiéndose por el paseo de la Palmera lindando con el nuevo puerto del Canal de Alfonso XIII. Quedan exentos de urbanización el Parque de María Luisa y los jardines de San Telmo, Eslava y parte de Cristina.

Sevilla - Triana (Sevilla - T) comprende la parte de urbanización de la vega limitada por el campo de ferias, Triana y el Guadalquivir.

Sevilla - Hipódromo (Sevilla - H) se crea convirtiendo en urbe la Dehesa de Tablada.

Sevilla - San Bernardo (Sevilla - B) urbaniza la zona comprendida entre las vías férreas de Cádiz y del Empalme, siendo al Este su límite aproximado la Cruz del Campo.

Sevilla - Macarena (Sevilla - M) urbaniza toda la zona situada entre el ferrocarril del Empalme y la ría del Guadalquivir por el Este, y por el Sur la ciudad antigua.

Para el servicio de la población, cuyo enunciado por grupos antecede, se construirán dos cementerios: uno en el límite Este de Sevilla - San Bernardo a

PLAN GENERAL DE URBANIZACION DE LOS ALREDEDORES DE SEVILLA Y DE PROLONGACION Y ENSANCHE DE ALGUNAS DE SUS CALLES

ACOPLADO AL NUEVO PUERTO DE ALFONSO XIII

ANTEPROYECTO DEL Sr. Dr. MIGUEL SANCHEZ-DALP



PLANO GENERAL DE SEVILLA SEGÚN LAS REFORMAS
:: :: CONTENIDAS EN ESTE ANTE-PROYECTO :: ::

conveniente distancia de la urbe, y otro en su límite Oeste al lado Norte de la ciudad de recreo, sin ser visto por ésta y pasada la carretera de Huelva. Asimismo, a cada grupo se le asignan los servicios complementarios de utilidad o recreo, tales como cuartelillos para la policía, oficinas de Correos y Telégrafos, casas de socorro, escuelas, plazas de abastos, teatros, tenencias de alcaldía, etc.

Huelga consignar que esta nueva ciudad disfrutará de los elementos más favorables para una perfecta salubridad en su suelo y en su ambiente, merced a un completo alcantarillado y a la dotación de agua abundante por empresas que puedan conceder el servicio de abastecimiento mediante ciertas condiciones benéficas; higienización que será complementada por la alineación de las amplias vías con arbolado suficiente, la precisa distribución de plazas y jardines y, por último, la forma en que han de construirse las manzanas de casas, cada una de las cuales, recibirá, hasta en sus interiores, luz directa y aire abundante por los espaciosos patios centrales.

La parte Sur de la ciudad, formada por las Sevilla - Puerto, Triana e Hipódromo, es, sin duda alguna, la más privilegiada por cruzarla en varias direcciones la ría y por contener el nuevo Puerto. Estas ventajosas circunstancias y la de hallarse emplazados en su perímetro los paseos y jardines de la población actual, hace que esta parte de la urbe futura sea muy apropiada para crear en ella lugares de esparcimiento y recreo, juegos y deportes y avenidas con paseos ideales, que, embellecidos por este cielo incomparable y saturados del perfume exquisito que las flores exhalan, constituirán parajes deliciosos de innumerables cualidades para constituir una verdadera atracción mundial.

La vía principal que se crea en esta zona, naciendo en las proximidades de San Telmo para terminar en la margen derecha del río Guadaira, obliga a construir dos puentes: uno emplazado en el último tercio, aguas abajo, del puerto actual, en las inmediaciones del Palacio de San Telmo, que unirá el mencionado punto con Triana por el exconvento de los Remedios; el otro puente se establece sobre el trozo de vía inmediatamente anterior, aguas arriba,

del embarcadero de Aznalcóllar, y unirá esta margen con la de Sevilla - Hipódromo.

Ha sido para el autor de este ante-proyecto motivo de preocupación el emplazamiento de los dos puentes mencionados, por consideraciones relacionadas con las necesidades del puerto actual y de la navegación de la ría que en modo alguno debíamos ni podíamos sacrificar. Pero después de un estudio acabado del problema, y, en la certeza de no ser posible un trazado distinto del que se representa en el gráfico, para la espléndida avenida que se denomina Victoria - Eugenia, se manifestó imprescindible la creación de dicha gran vía, que dará a la ciudad futura un elemento, el más principal, sin duda, de embellecimiento y magnificencia.

El tendido del primero de dichos puentes, o sea el de Alfonso XIII, precisamente sobre el lugar donde la concurrencia de buques es mayor, parecerá a simple vista un proyecto fuera de lo posible, pero en contra de este argumento se aducen los siguientes, con razones sobradas para rebatir toda objeción.

En época muy próxima, transcurridos unos dos años, será una realidad la apertura del Canal de Alfonso XIII, obra gigantesca que constituirá un venero inagotable de riquezas para Sevilla ; por el mismo tiempo estará asimismo terminado, para comenzar la explotación de esa riqueza, el nuevo puerto que se extenderá sobre ambas márgenes.

Parece natural que el ilustre ingeniero director de estas obras, dotará al nuevo puerto de todos aquellos elementos de carga y descarga, transporte, depósito y almacenaje, pues serán necesarios al tráfico por sistemas rápidos y económicos, completando con ello las previsiones complementarias de su gran proyecto. Para hacer las obras del Puerto se hace preciso que por el Estado se conceda una anualidad fija durante los años que sea necesario para poder hacer la operación de crédito correspondiente, para la rápida construcción del mismo. Y, siendo así, es lógico deducir que el puerto actual que se extiende desde San Telmo al Puente de Isabel II, defectuoso hasta el grave extremo de temerse un

hundimiento total como ha ocurrido en parte, dándose el caso de tenerse que construir actualmente unos espigones para que a ellos atraquen los barcos por no ser posible dragar junto a los cimientos del muelle sin precipitar su derrumbamiento; considerándosele también insuficiente para el tráfico por la estrechez de su zona de servicio ; teniendo en cuenta que consolidarlo con nuevas cimentaciones y ensancharlo hasta el centro del paseo de Colón daría origen a un gasto aproximado de cuatro millones de pesetas ; advirtiéndose, por último, que la escasez de fondo impide el atracado de los buques, será abandonado por éstos, que acudirán, en cambio, al puerto nuevo, donde los armadores, consignatarios y comerciantes, y el personal de a bordo en lo que les respecta, encontrarán mayores facilidades y comodidades múltiples (*).

No cabe dudar, por lo tanto, que el puerto viejo será abandonado, como queda dicho, por los grandes buques, sin que haya inconveniente en que a él acudan esos barcos menores, fruteros y pesqueros que sostienen el tráfico de la ría y de las próximas costas.

En este caso, el puente emplazado entre San Telmo y el exconvento de los Remedios no ofrecerá obstáculo, puesto que por bajo del mismo podrán pasar holgadamente las embarcaciones mencionadas.

No obstante, si lo que no es probable ocurriese : si por acaso los barcos de gran porte tuvieran que utilizar la zona del puerto actual, o sea la que media entre el Puente Alfonso XIII y el de Isabel II, queda aún la solución de construir el nuevo que se propone, con tramo movible, adoptando de los tipos conocidos, giratorios o levadizos, el que más conveniente parezca para atender sin dificultad las necesidades de los tráficos terrestre y fluvial.

No ocurre lo propio con el otro puente propuesto, o sea el del Príncipe de Asturias que une Sevilla - T con Sevilla - H. Situado en un tramo de ría secundario, después de abierto el Canal de Alfonso XIII, no será navegado sino por

(*) El Presidente de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla es, en la actualidad, D. Francisco Isern y Mauri; y el Ingeniero director D. Luis Molini y Ulibarri.

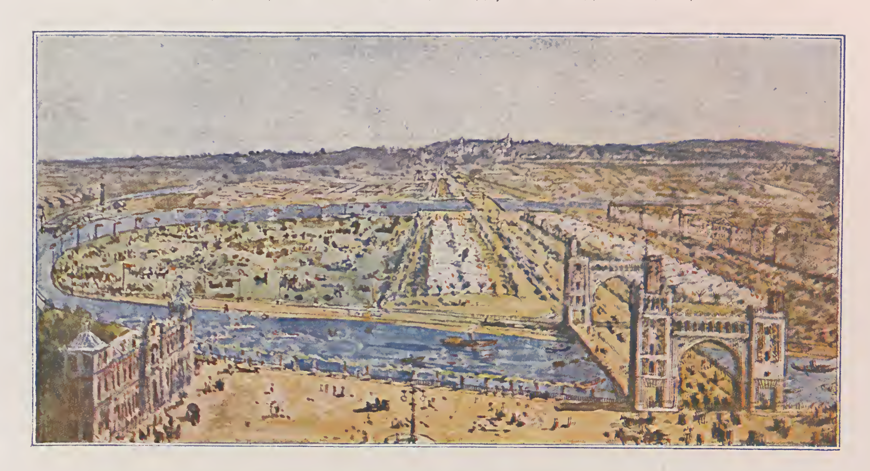
los buques que cargan en los embarcaderos de Aznalcóllar, Cala y fábricas de San Juan de Aznalfarache, todos situados aguas abajo del lugar donde se emplaza la nueva obra que por estas circunstancias puede adoptar el carácter de puente fijo.

Razonados los puntos que anteceden, sigue la interrumpida descripción de Sevilla nueva. Como queda indicado, la vía principal denominada Victoria Eugenia (véase en el gráfico sección de avenida principal), nacerá en la Puerta de Jerez y pasando sobre la ría por el ya citado puente monumental de Alfonso XIII, entrará en Sevilla - T, dejando a la izquierda un extenso campo destinado a ferias y festejos para llegar de nuevo a la ría y salvarla por el puente Príncipe de Asturias en un punto inmediato, aguas abajo, de la punta de los Remedios ; ingresa, por último, en Tablada dejando a su derecha el Hipódromo, Campo de Polo y Tiro a Pichones, y a la izquierda los jardines y *Lawn Tennis*, que deben crearse lindando con la zona del puerto en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII.

Como puede apreciarse por la simple inspección del plano, Sevilla - T quedará cruzada en aspa por dos vías que seguirán en importancia a la anterior, formándose en el centro una amplia plaza.

Uno de los brazos de aspa, el que partiendo del puente de Alfonso XIII, sigue la dirección Oeste, atravesando el cauce de avenidas por un pequeño puente y por un paso inferior el ferrocarril minero de Cala, nos conducirá a la Ciudad de recreo situada en las alturas del Aljarafe (paraíso), nombre que, muy de acuerdo con sus gustos sibaríticos, le dieron los árabes. En aquellas ideales alturas que dominan el feraz valle del Guadalquivir hasta su límite Este, creo sería acertado construir, desde el torno de la cuesta de Castilleja al sitio de la caseta del peón caminero, una espléndida terraza, montada sobre arcos, unida en su final a las murallas del Castillo del Aljarafe, y edificada de hoteles que rodeados de jardines y con la propia belleza del sitio, constituirían encantadores retiros y deliciosos lugares de descanso. También culminando sobre esta

ANTE-PROYECTO DE REFORMAS DE SEVILLA, POR MIGUEL SANCHEZDALP



VISTA DE SAN TELMO - PUENTE ALFONSO XIII - AVENIDA VICTORIA EUGENIA Y CAMPO DE FERIAS

población de recreo se erigirá en la más alta prominencia del Aljarafe una basílica o monumento a la Fe.

En la creencia de que bastará un breve examen del plano y de las perspectivas y detalles que en su margen y separadamente aparecen, resulta ocioso describir, aunque sea simplificando, la parte restante de la ciudad nueva. Sólo algunos datos complementarios deben quedar consignados brevemente.

En las distintas zonas de la nueva Sevilla se proyecta la construcción de iglesias y escuelas, así como barriadas de casas espaciosas e higiénicas para los obreros con sujeción al detalle de ellas dibujado al margen del plano. También se tendrán en cuenta en la zona del Puerto los edificios para Aduana, Cuartel de Carabineros y Estación - Puerto para viajeros y mercancías.

Cuanto a las dificultades que pudieran presentarse con la profusión de vías férreas en las cercanías de Sevilla-T, es preciso que cuantas atraviesan la vega de Triana y por las faldas del Aljarafe, así como las que se construyan en lo sucesivo se unifiquen para que entre sí no se estorben y tengan todas un punto general de embarque.

Tres soluciones se proponen como expresa el gráfico. Dos de ellas, una a la punta de los Remedios y otra a la del Puerto nuevo en sus principios, son inundables, no pasando a nivel la Avenida Victoria Eugenia; la tercera, para no atravesar a nivel la dicha Avenida Victoria Eugenia, aunque sometiendo a los trenes a un más largo recorrido, tiene la ventaja de no ser inundable y consiste en llevar las vías unidas a la actual de Cala, pasar el Guadalquivir por poco más allá del actual embarcadero de la misma, seguir sobre el recinto terraza de defensa de Sevilla - H por el lado Sur, hasta entrar en la zona del puerto de Alfonso XIII. El ferrocarril de la compañía M. Z. A. hará idéntico recorrido, derivando su vía - muelle desde la estación de Triana próximamente.

La triste experiencia de las riadas por desbordamiento del Guadalquivir ha hecho necesario fijar la atención en los medios de defensa con que se había de dotar a este proyecto. Y parece oportuno, en previsión de las contingencias

que sobreviniesen, reforzar el terraplén del ferrocarril M. Z. A. hasta la curva doce, próxima a la estación del Empalme por el lado Norte, y continuar por la zona del Puerto, orilla del río Guadaira hasta cerrar la curva número doce o donde lo crean oportuno los ingenieros. Defensas que por este lado quedan completadas con la desviación de los arroyos Tamarguillo y Tagarete, y así dispuestas, no hay inconveniente alguno en suprimir los terraplenes que atraviesan las huertas de la Macarena por resultar innecesarios una vez ampliado el perímetro de las defensas en la forma antes mencionada.

Respecto de la defensa de Sevilla-T y Sevilla-H, se proponen dos soluciones, una de terraza y otra de recinto, afectando esta última dos modalidades: la de llevar éste a las estribaciones del Aljarafe aprovechando el terraplén del ferrocarril y cerrando todos sus puentes, o la de que sea rodeada la población por un recinto o terraza como se marca con puntos de tinta roja en el plano, dejando una gran zona entre la dicha población y las mencionadas estribaciones para que tenga el Guadalquivir, cuando se desborde, ese gran cauce de salida.

En este caso el terraplén del ferrocarril y el de la carretera hay que montarlos sobre pilares; siendo erróneo pensar en el gasto fabuloso de abrir la *madre vieja*, puesto que resulta completamente inútil cuando el nivel de las aguas sube sobre ella, precisamente cuando puede ser útil.

PRIMER TROZO DE EJECUCIÓN DE OBRAS

El desarrollo del plan de reformas propuesto requiere un orden de preferencia para su ejecución, y, a poco que se medite, teniendo en cuenta las particularidades que se observan sin excepción en todas partes buscando las poblaciones para su desenvolvimiento las proximidades de sus centros comerciales y de riqueza, se verá justificado el orden siguiente:



DETALLE DE LOS ASIENTOS EN LA GRAN AVENIDA VICTORIA EUGENIA, SOBRE EL CAMPO DEL HIPÓDROMO Y LAWN TENNIS (SEVILLA - H)

1.° La zona que aparece limitada por la línea verde de trazos y comprende la mayor parte de Sevilla-Puerto.

2.° La zona Sevilla - Triana limitada asimismo por otra igual línea de trazos verdes que abarca más de la citada zona, pasando a Sevilla - Hipódromo por el puente Príncipe de Asturias, comprendiendo jardines, *Lawn Tennis*, tiro a pichones, hipódromo y campo de polo y casi toda la primera manzana de casas del lado Norte de esta parte de ensanche.

El resto del plan deberá ejecutarse sucesivamente en la medida que determinen las necesidades del progresivo aumento de la población.

PLAN ECONÓMICO

Aun cuando parece lo más difícil del problema, e indefectiblemente estriba en tan principal cuestión la base de todo propósito, creo haber resuelto las dificultades hasta llegar a la orientación económica que tengo el honor de proponer.

No habrá error en afirmar que para iniciar el plan de reformas es suficiente la riqueza que representa la enajenación por el Municipio de los solares que en el plano se marcan como fuentes de riqueza municipal, con arreglo a las necesidades de la ciudad.

Estas enajenaciones producirán más de *veinte y cinco millones de pesetas* a los precios actuales.

Contando con esta garantía puede acometerse con prontitud relativa la realización de este primer trozo de obras, negociándose un empréstito municipal amortizable en veinticinco años como máximum, con una anualidad fija de interés y amortización. Como fórmula para la emisión del empréstito cualquiera es buena, con tal que el resultado se corresponda con el propósito. Por ejemplo: un empréstito de 12.500.000 pesetas de deuda amortizable municipal en veinticinco anualidades, como máximum, con el producto íntegro de la venta de los solares que quedan en garantía de la operación para el pago de interés y amortización, más los productos contributivos que le concede la Ley y son los siguientes:

1.° Importe de la contribución territorial y recargos municipales ordinarios que durante veinticinco años satisfaga la propiedad de la zona de ensanche, deducida la suma que por aquel concepto haya ingresado en el tesoro público en el año económico anterior.

2.° Un recargo extraordinario sobre el cupo de la contribución territorial que satisfagan los edificios construídos en el ensanche, el cual podrá ascender al cuatro por ciento de la riqueza imponible.

La inversión del empréstito sería la siguiente:

Expropiación para el campo de ferias y festejos y capital de reserva	500.000	1.000.000
Idem casas.	500.000	
Construcción del puente de Alfonso XIII		2.500.000
Construcción del puente Príncipe de Asturias . . .		1.000.000

Construcción de Fábrica de Tabacos		1.000.000
Idem de calles nuevas y arboledas de 32, 31 y 72 metros	1.200.000	
Idem Avenida de Victoria Eugenia	371.000	2.000.000
Rellenos.	200.000	
Imprevistos y esplanaciones	229.000	
Adquisición del Palacio de San Telmo		2.000.000
TOTAL		9.500.000

Y restan tres millones, que pueden dedicarse:

A Exposición	2.000.000
A otras atenciones.	1.000.000
TOTAL	12.500.000

Igual al empréstito: *doce millones quinientas mil pesetas.*

* * *

Otra fórmula para realizar con mayor prontitud las principales fuentes de riqueza de la ciudad sería la de que una fuerte Empresa anticipase al Estado los recursos suficientes para la terminación del Puerto y plan de riegos, y al Municipio para acometer el plan de ensanche del primer trozo de la ciudad. Al mismo tiempo veríase la forma de que la población estuviese dotada de fuerza eléctrica más barata que la de los demás puntos fabriles españoles. A las empresas que se ofreciesen para realizar esto, se les declararía de utilidad pública con exención del pago de contribuciones durante cierto número de años, y hasta subvencionarlas de alguna forma.

NOTAS FINALES

FERROCARRILES

La línea de los ferrocarriles del Teuler que en breve se abrirá al servicio, parte de las proximidades del pueblo de Santa Olalla (Huelva), donde se encuentra el famoso criadero de mineral de hierro del Teuler, para cuya explotación se ha constituído una sociedad con capital bilbaíno, y llega a la estación de Zufre en la línea de Cala a San Juan de Aznalfarache. Recorre por lo tanto una extensa zona en la que no sólo se encuentran minas de mediana importancia, sino que también las producciones agrícolas y las ganaderías y los corchos, con otros varios productos importantes, darían gran impulso a los transportes.

El ferrocarril de la Peña del Hierro empieza en las minas así denominadas, tiene un ramal a Nerva, y llega hasta el Castillo de las Guardas, desde donde va al Empalme del Ronquillo en la línea de Cala a San Juan de Aznalfarache, permitirá a los ricos criaderos de Peña explotar sus minerales de manera económica y eficaz poniendo en movimiento las grandes masas de minerales pobres que tienen en reserva y los minerales ricos que lleva por Río Tinto.

También hará posible la explotación por la vía húmeda de sus minerales pobres facilitando las instalaciones que efectúa en el río Crispinejo.

Las facilidades del transporte pondrán en explotación el magnífico criadero de manganeso de Peñas Altas y otros yacimientos mineros que están denunciados en las inmediaciones de la línea férrea.

La riqueza en general se beneficia con este ferrocarril por establecer comunicación directa entre Sevilla y el importante pueblo de Nerva, de 22.000 habitantes, que hoy sólo se comunica con Huelva por Río Tinto.

Esta población, que no tiene riqueza agrícola, teniendo fácil comunicación con Castillo de las Guardas, por allí recibirá carnes y demás productos de abastecimiento.

Otros pueblos, como Campofrío, La Granada, Aulaga, El Peralejo, etc., tendrán económica salida para sus productos y podrán buscar nuevos mercados en Sevilla.

REFORMAS EN EL MUELLE ACTUAL

La Junta de Obras del Puerto ha estudiado la reforma de dicho muelle con bastante detenimiento, ensanchando la zona de servicio por el lado de la ría y por el de los paseos de la ciudad. Creo, según parece, ha desistido de llevar a cabo tal reforma, a pesar de tenerla estudiada, porque ha entendido, seguramente, que el tráfico de importancia abandonará este muelle para ir al nuevo, cómodo y espacioso, que se construirá en el Canal de Alfonso XIII. Asimismo habrá reconocido la expresada entidad que costaría la reforma unos cuatro millones de pesetas próximamente, con muchos inconvenientes y ninguna ventaja, a menos de que alguien creyese conveniente derrochar dinero y sacrificar la pública conveniencia para satisfacer intereses personales de menor cuantía.

SUPRESIÓN DEL PUENTE GIRATORIO SOBRE EL CANAL DE ALFONSO XIII

Reconocido que es inminente el abandono del muelle mencionado por su inutilidad para el gran tráfico, no hay inconveniente en construir el Puente Alfonso XIII, entre Cristina y los Remedios. Es más: este puente pudiera anular la necesidad de construir el que proyecta la Junta de Obras del Puerto en la

boca Norte del Canal, puesto que por el repetido de Alfonso XIII quedarían restablecidas las servidumbres de paso que se interrumpen con la corta, y además podría atenderse cumplidamente el tráfico de los embarcaderos que se establezcan en la orilla derecha del mismo Canal; quedando la línea de puerto libre y con continuidad desde el nuevo hasta San Telmo, en cuyo trayecto se halla construída actualmente una gran parte de muelle y grandes espigones de embarque para mineral.

PUEBLOS

Algunos situados en los alrededores de la capital se convierten en arrabales de la misma por razón de las urbanizaciones exteriores; constituyendo para ellos una ventaja inmensa la proximidad a la gran urbe y ofreciendo en cambio los beneficios de la vivienda barata. Se les comprenderá en las redes tranviarias.

JARDINES Y PLAZAS

Sería muy conveniente orientarse siempre en los estilos del país, utilizando ladrillos y azulejos en la construcción de asientos, y en la formación de jardines, surtidores de agua y cuartones, formados con alisares y plantas que se rieguen por su peso al estilo andaluz.

La arboleda para las calles será de hoja perenne, prefiriéndose siempre las variedades del país, como naranjos, palmeras, olivos, etc.

FÁBRICA DE TABACOS

Puede hacerse en Sevilla-Triana, donde generalmente habitan mayor número de operarias de la misma. Su construcción en esta zona será relativamente económica, y desde luego tendrá mejores condiciones higiénicas al ro-

dearla de parque y dotándola de edificios donde las obreras puedan dejar a sus hijos fuera de la atmósfera tóxica que produce la manipulación del tabaco, bien cuidados durante las horas de labor.

CUARTELES

En los sitios estratégicos para que dominen la ciudad y, por lo tanto, escogiendo las mayores alturas, deben construirse estos edificios para los grandes núcleos militares, procurándose a la vez situarlos en las afueras de la ciudad por razones de higiene y bienestar del elemento armado; pudiéndose aprovechar algunos en el interior para alojar los retenes que fuesen necesarios, y facilitar pabellones a los oficiales.

ENSANCHES

El de la calle Cánovas del Castillo es conveniente que se prolongue hasta la Puerta de Jerez, de tal manera, que desde éste último punto deben verse el Ayuntamiento, la Casa Lonja y la Catedral, convirtiéndose la dicha Puerta de Jerez en principio de la Avenida Victoria Eugenia (con el ancho de los Jardines de Eslava a la casa de los condes de Aguiar), y recogerá las calles Almirante Lobo y San Fernando, ensanchadas de tal manera, que al edificio de la Fábrica de Tabacos, por ejemplo, sólo le quedaría una acera de tres metros.

MATADERO

Reuniría grandes ventajas emplazándolo en el antiguo convento de San Jerónimo, tanto por conservar lo que queda de este gran edificio, como por la fácil entrada para los ganados al cruzar por sus contornos muchas veredas de carne, tener a poca distancia la estación del Empalme, pudiéndose tender un

pequeño ramal hasta el interior de dicho edificio, para recibir y expedir las mercancías, y un espigón en el río con el mismo objeto. Estará cercano también al puente de la Algaba, que pondrá en comunicación ambas orillas, teniendo acceso por él los ganados que concurran desde la margen derecha del Guadalquivir. Se dotará al expresado matadero de espaciosos cerrados para estancia del ganado en los hermosos campos circundantes, con abrevaderos naturales en el río.

SERVICIOS PÚBLICOS

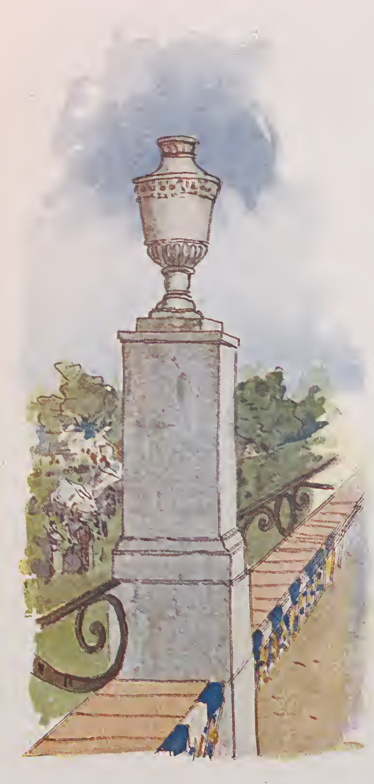
El abastecimiento de aguas de la ciudad puede reforzarse suficientemente con las abundantísimas del lado del Aljarafe, entre las cuales se hallan las famosas de Tomares y las antiguas de Tejada que surtieron a Itálica, de cuyo acueducto aun se conservan restos en Heliche, lugar o granja notable del término de Olivares, conocida en su origen por Soberbina, junto al río Guadiamar que le atraviesa.

El servicio de alumbrado eléctrico se concederá a las compañías particulares en determinadas condiciones, basadas en la de pasar al final de un determinado número de años las fábricas productoras a poder del Municipio.

Se impondrá también la condición en honor del ornato y de la seguridad pública, de no disponer distribuciones ni redes aéreas tan peligrosas como antiestéticas y evitar, por prohibición absoluta, esas instalaciones de lámparas suspendidas de los propios hilos conductores.

CANON DE BENEFICENCIA

En atención al fomento de las obras benéficas se le reconocerá a la Asociación de Caridad un derecho sobre los servicios de alcantarillado, aguas, tranvías, alumbrado, etc.



CAMPO DE FERIAS Y FESTEJOS

En el lugar que se propone su instalación gana en importancia y belleza, rodeado en gran parte por el río Guadalquivir; cuenta con abrevaderos naturales y ofrece la particularidad de prestar al cuadro de nuestra feria los elementos de belleza que las orillas del Guadalquivir ofrecen; luego, cerrado por la gran Avenida Victoria Eugenia, tiene el complemento de una perspectiva ideal, sobre las facilidades de acceso y de distancia desde todos los puntos de la población.

Además de las expresadas ventajas y otras muchas, supera este campo de ferias al actual en la importante cualidad de no constituir como éste constituye, por falta de aguas para abrevaderos, un foco de infección. Y, sobre todo cuanto queda consignado, que el prado de San Sebastián destinado a urbanización, será una fuente de indudables riquezas en beneficio de Sevilla.

LÍNEA IDEAL

Al tratar de las reformas en la ciudad actual se ha dicho que la vía Norte-Sur o sea Macarena-Puerta de Jerez, no es

la línea ideal en parte de Sevilla en dirección al puente Alfonso XIII. Esta línea que se marca en el plano con un trazo verde, se inicia en el Empalme, sigue por Catalina de Rivera nueva, Alameda de Hércules, y, en ese sentido, prolóngase hasta salir al Guadalquivir entre la Plaza de Toros y la Torre del Oro, pasando sobre el Puente Alfonso XIII, Avenida Victoria Eugenia, Puente Príncipe de Asturias, cuyos trazados sufren las desviaciones consiguientes, ganando en extensión el Campo de ferias, y, atravesando Sevilla H, llega a la orilla derecha del Guadaira, quedando en recta absoluta una calle Macarena-Guadaira que pudiera ser la única que atravesase por Sevilla vieja: y, con ella en su centro, más las rondas, rectificadas, en los extremos tendría los suficientes medios de comunicación. Y si bien su trozo central, o sea desde la Alameda a la Plaza de San Fernando, es de terrenos costosos, no sucede así desde este punto al río, ni desde la Alameda (que es una tercera parte hecha) a la Macarena. Esta línea exigiría, como queda consignado, que el Puente Alfonso XIII se tendiese más aguas arriba del lugar que se marca en el plano y, en este caso, la zona del Puerto quedaba libre próximamente hasta la Maestranza de Artillería.

PUENTES

El tan repetido en el curso de esta Memoria puente de Alfonso XIII, será monumental y de arquitectura propia del país. Las entradas al mismo se darán por dos amplias plazas. Insisto en que convendría darle carácter fijo por las razones ya aducidas y porque desde la calle Reyes Católicos pudiera urbanizarse de lujo hasta San Telmo.

El otro puente, Príncipe de Asturias, será de construcción ligera, no en el sentido de su solidez, sino en el de comparación con el monumental mencionado anteriormente. No obstante, se le dará un aspecto artístico, distribuyendo en su longitud las estatuas de corte clásico que están hoy en las Delicias, cuyos pedes-



tales irán cortando a intervalos el corrido banco de azulejos y espaldares de hierro al estilo sevillano.

Además de estos dos puentes descritos, será necesario tender otro en la Puerta de la Barqueta, poniendo en comunicación la Avenida del Hospital con la Estación y pueblo de Camas.

GRAN AVENIDA

Se dividen los 130 metros de la total anchura de la Avenida Victoria Eugenia, en un paseo central, para carruajes, de 40 metros de ancho; dos zonas a los lados de éste, de peatón y platabanda de verde, de 25 metros cada una, para colocar las casetas de feria; dos calles de movimiento comercial de 17 metros cada una y dos aceras de tres metros.

Esta gran Avenida, será el futuro paseo de Sevilla, puesto que el actual, por las necesidades del movimiento de las nuevas urbanizaciones y Puerto, quedará con-

vertido en una hermosa vía de tráfico comercial sin tranquilidad ni condiciones para paseo de carruajes.

PALACIO-HOTEL (ALCÁZAR)

Actualmente se halla en estudio la construcción, que comenzará en breve, de este edificio por la necesidad que se dejaba sentir en Sevilla de un alojamiento con el confort y el lujo convenientes. El lugar elegido para su emplazamiento es el que ocupan los jardines de Eslava, sitio verdaderamente delicioso y de situación inmejorable por su proximidad a la Catedral, Alcázar, etc., y a los edificios donde quedarán instalados los Archivos de Indias, Bibliotecas, Museos y la Universidad de estudios americanistas.

Para comenzar a construir este Hotel, la comisión, formada por distinguidas personalidades sevillanas y presididas por D. Javier Sanchezdalp, sólo espera la cesión por el Municipio de los terrenos necesarios. En la construcción de este utilísimo edificio no debe olvidarse el estilo sevillano, para que responda al propósito de dar a la ciudad una general fisonomía propia, conveniente por todos conceptos y para que nuestros huéspedes disfruten de los encantos que ofrece la singular arquitectura del país.

GRAN CASINO MUNICIPAL

Es tan útil su construcción como la del Palacio-Hotel mencionado, porque no existe actualmente un solo sitio de reunión y distracción para las personas que a Sevilla acuden desde todo el mundo; pudiéndose hacer este edificio por una empresa particular. Pagará como renta un tanto por ciento de sus ingresos líquidos durante cierto número de años y, transcurridos éstos, pasará a ser de propiedad del Municipio.

Puede estar abierto durante las temporadas de Primavera e Invierno. También el estilo del edificio será sevillano.

LA EXPOSICIÓN HISPANO - AMERICANA

Sobre el plano podrá verse el sitio de su emplazamiento más apropósito y económico para el Ayuntamiento, con el objeto de que pasado el Certamen quede en condiciones, con sus calles terminadas, de empezar a vender solares. Indudablemente no hay mejor emplazamiento que el urbanizable Prado de San Sebastián unido a la Fábrica de Tabacos, Palacio de San Telmo y Parque de María Luisa, y si aún se necesita más, quedan todavía los terrenos urbanizables del Huerto de Mariana y Delicias.

También puede emplazarse en Triana, con entrada por el nuevo puente; y una vez pasado el período de la Exposición, apropiar el lugar a Campo de Ferias y festejos.

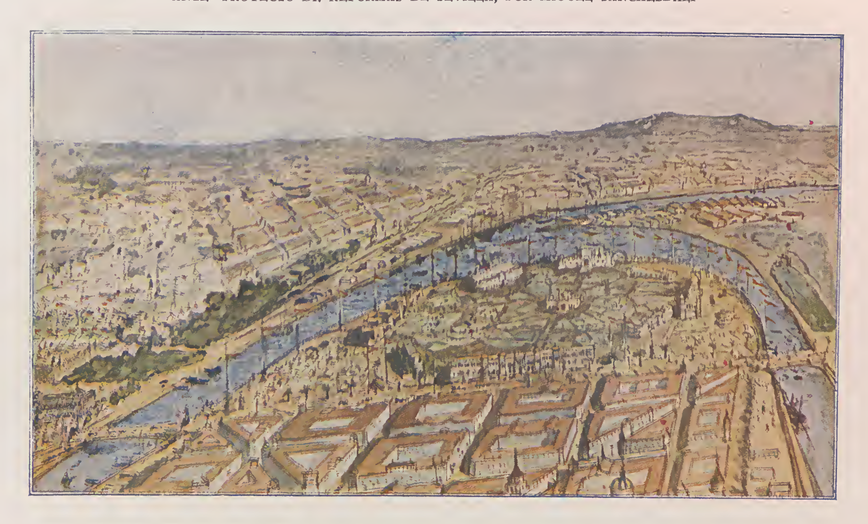
CIUDAD DE RECREO

Para que se reconozca la importancia que tiene el territorio llamado Aljarafe, donde se sitúa la ciudad de recreo, recordaremos que su interés histórico y geográfico es de universal renombre, y cítanlo todos los historiadores antiguos y modernos como un delicioso paraje por su alegría, luz, fertilidad, panoramas, accidentes naturales del terreno y riqueza agrícola y pecuaria.

En las leyendas orientales se le denomina Jardín de las Hespérides y por los romanos, Huerta de Hércules y Campum Elysium. Los geógrafos latinos nombráronle Vergentum y los árabes lo cognominaron Al - xaraf o Saharaf, que significa terreno feraz, por cuya fertilidad llamáronle también Fell - Arrahamah.

Los poetas árabes cantaron su singular belleza, y entre ellos Iln - Saffar,

ANTE - PROYECTO DE REFORMAS DE SEVILLA, POR MIGUEL SANCHEZDALP



VISTA DESDE EL PUENTE DE ISABEL II, CON EL CAMPO DE FERIAS Y FESTEJOS CONVERTIDO EN EMPLAZAMIENTO DE LA EXPOSICIÓN HISPANO - AMERICANA

dijo que « el Al-xaraf sobrepuja en belleza y fertilidad a todas las tierras del mundo, pues ofrece las delicias del Paraíso ».

Fué el Aljarafe cuna de muy ilustres varones, entre los cuales merecen ser citados Ebu-Jasen, Abu-Amzan, famoso por su erudición (siglo XIII) y Ebu-al-saca, sabio políglota que floreció en 1223.

En su dilatada extensión se alzan multitud de pueblos de los que San Juan de Aznalfarache, con su famoso castillo donde se hizo fuerte Hermenegildo en las luchas con su padre, es el que más unido queda a la repetida ciudad de recreo.

De este territorio fué obispo San Gregorio Ossetano y en él se alza el popular santuario del venerado Cristo de Torrijos, así como muchos restos de fortificaciones, obras hidráulicas y otros preciados vestigios de un pasado esplendoroso.

Del Aljarafe se han ocupado, a más del citado poeta Iln-Saffar, el historiador Al-Maccari, Abraham Ortelius y todos los cronistas sevillanos de todas las épocas, reputándolo como el más rico florón de los campos béticos.

Tal es el lugar donde se proyecta erigir la ciudad de recreo.

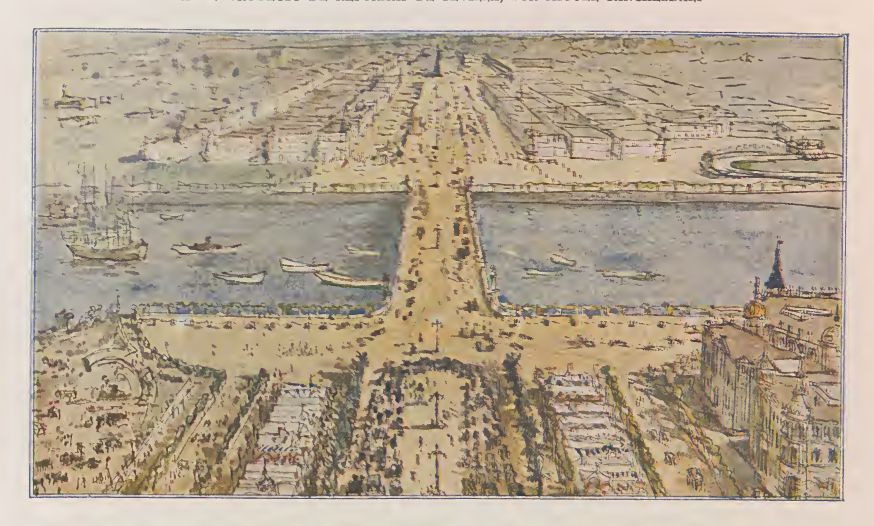
PRECIOS DE CALLES

Precio de unidades. — Metro de paso cementado, 3 pesetas ; íd. íd. arenado, 0'50 ; íd. calle adoquinada, 8 ; íd. de alfalca, 5 ; íd. afirmado, 1; arbolado (naranjos, uno cada 10 metros) a 4 pesetas, 4 ; (palmeras, una cada 25 metros) a 100 pesetas, 100.

Calle de 20 metros. — 4 metros de cementado, 12 pesetas; 2 íd. íd. arenado, 1; 2 íd. íd. adoquinado, 16; 2 íd. íd. alfalca, 10; 14 íd. de afirmado, 14; 2 hileras de naranjos (20 cada 100 metros), 80. — Total, 53'80 el metro lineal.

La misma calle, con 4 metros de cementado, 2 de arenado, 2 de alfalca, 16 de adoquinado y 2 hileras de naranjos, con 20 cada 100 metros, 145'80 ptas.

ANTE-PROYECTO DE REFORMAS DE SEVILLA, POR MIGUEL SANCHEZDALP



VISTA DEL NUEVO PASEO DE SEVILLA VICTORIA EUGENIA A LA ENTRADA DEL PUENTE PRÍNCIPE DE ASTURIAS Y CAMPO DE FERIAS

Doble calle de 31 metros, con paseo central. — 6 metros cementado, 18 pesetas; 7 íd. arenado, 3'50; 4 íd. adoquinado, 32; 4 íd. alfalca, 20; 14 íd. afirmado, 14; 4 hileras naranjos (40 cada 100 metros), 1'60. — Total, 89'10.

La misma calle, con 6 metros de paso cementado, 7 de arenado, 4 de alfalca, 18 de adoquinado y 4 hileras de naranjos con 40 cada 100 metros, 187'10 pesetas.

Doble calle de 47 metros, con paseo central. — 8 metros cementado, 24 pesetas; 4 íd. adoquinado, 32; 4 íd. alfalca, 20; 22 íd. afirmado, 22; 14 íd. arenado, 7; 6 hileras de naranjos (60 cada 100 metros), 2'40. — Total, 107'40 pesetas.

La misma calle con 8 metros de cementación, 4 de alfalca, 14 de arenado, 26 de adoquinado y 6 hileras de naranjos con 60 cada 100 metros, 261'40 pesetas.

Doble calle de 72 metros con paseo central. — 8 metros de cementado, 24 pesetas; 28 íd. de arenado, 14; 36 íd. de afirmado, 36; 4 íd. de alfalca, 20; 4 íd. de adoquinado, 32; 10 hileras de naranjos (100 cada 100 metros), 4. Total, 130 pesetas.

La misma calle con 8 metros de cementado, 28 de arenado, 4 de alfalca, 36 de adoquinado y 10 hileras de naranjos con 100 cada 100 metros. — Total, 296 pesetas.

Avenida Victoria Eugenia. — Con paseo de carruajes central de 40 metros, dos platabandas de césped y peatones para la colocación de casetas de Feria con 25 metros cada una en total, dos calles de 17 metros de movimiento comercial, dos aceras de 3 metros y un asiento sobre el lado del campo de ferias y festejos, éste corrido y revestido de azulejos sus frentes, esquinas de alisar, la parte superior de ladrillo y espaldar de hierro y de cien en cien metros un pedestal con jarrón de los existentes en el Paseo de Cristina. La arboleda de esta gran avenida son diez hileras de naranjos y cuatro de palmeras. —

12 metros de cementado, 36 pesetas ; 14 de arenado, 7 ; 6 de adoquinado, 48 ; 74 de afirmado, 74 ; 6 de alfalca, 30 ; 10 hileras de naranjos (100 cada 100 metros), 4 ; 4 hileras de palmeras (4 cada 100 metros), 16. — Total, 215 pesetas.

La misma calle con 34 metros de adoquinado, 12 de cementado, 14 de arenado, 30 de verde, 40 de afirmado, diez hileras de naranjos con 100 cada 100 metros y cuatro de palmeras con 4 cada 100 metros. — Total, 390 pesetas.

ALGUNOS VALORES

La dehesa de Tablada, como queda dentro de una isla al abrirse el Canal de Alfonso XIII, sólo tiene el valor de una finca rústica y no podrá servir dentro de breve espacio de tiempo para el uso a que se le destina actualmente, por la falta de comunicaciones apropósito para los ganados. Los rendimientos que estos terrenos dan al Municipio son muy escasos y ya se ha pensado en permutarlos por otros.

Vendida la dehesa al precio de mil pesetas la hectárea, las doscientas setenta y dos hectáreas, setenta y ocho áreas y setenta centiáreas que según datos del Archivo Municipal tiene, producirían 272.000 pesetas aproximadamente. Pero dentro de este plan que queda con unos dos millones de metros urbanizables al precio de una peseta la mitad y de quince la otra mitad, resultaría con un valor de 16 millones de pesetas, que aún es poco para lo que valdrá dentro de breves años.

***

El Huerto del Fraile tiene una cabida de 110.000 metros próximamente ; descontando las calles quedarán 88.000 metros edificables que valen unas 792.000 pesetas.

***

Del Prado de Santa Justa no me ha sido posible determinar la cabida por los datos que existen en el Ayuntamiento. Pero suponiendo que tenga 50 hectáreas, son metros 500.000 ; descontando de ellos 123.000 para calles, quedarán 377.000 con un valor de 1.885.000 pesetas.

* * *

La superficie del Huerto de Mariana es de 83.750 metros; descontando 9.850 para calles, quedarán unos 74.800 metros edificables próximamente, con un valor de 5.550.000 pesetas.

* * *

Las Delicias miden 41.250 metros, deduciendo 5.000 para calles restan 36.000 con un valor de 2.700.000 pesetas.

* * *

El Prado de San Sebastián tiene 309.100 metros; descontando para calles 50.100, quedan edificables 259.000 con un valor de 19.425.000 pesetas.

* * *

Los propietarios de los terrenos particulares de las zonas urbanizables podrían ceder gratuitamente a la ciudad lo que ocupen las calles, como se hace en otras poblaciones, y el 15 por 100 de los solares, para abrir las calles (por su cuenta) y dotarlas de servicios.

CAPITAL DE RESERVA

Se constituirá con la compra de unas cien hectáreas de Sevilla - T y sólo vendiendo, para urbanizar, los solares de las primeras manzanas que darán sobre la Avenida Victoria Eugenia hasta que adquiriese mayor valor y sea necesaria su urbanización por las necesidades de la ciudad.

En este sitio tengo un dato de expropiación para ferrocarriles a treinta y dos céntimos metro.

RASANTE DE LA CIUDAD NUEVA

Es muy necesario estudiar una rasante para que todo cuanto se vaya edificando, se haga sobre el nivel de las mayores avenidas ; que esto es lo que constituirá la verdadera defensa contra las riadas.

COOPERACIÓN DEL ESTADO

El Estado debe contribuir a estas reformas de interés público, con la adquisición del Palacio de San Telmo y Fábrica de Tabacos y la construcción de los puentes, puesto que todas estas obras son para su servicio. En cambio obtiene un magnífico palacio para Gobierno Civil y la economía de unas 500.000 pesetas, que había de invertir en instalar el Archivo de Indias.

El valor de las obras en que debe cooperar el Estado es de 6.500.000 pesetas, que si no pudiera aprontarlas la Hacienda pública lo haría el Municipio de Sevilla para después resarcirse de este desembolso en las anualidades que se conviniesen con un interés módico, dedicando esta cantidad a otras mejoras o a amortización del empréstito.

AYUNTAMIENTO

Para embellecer aún más este suntuoso edificio, se debe rodear, como marca el plano, con jardín en forma de espolón, la fachada Sur quedando el arquillo dentro del mismo y parte de las fachadas de Levante y Poniente.

Debe procurarse, también, acabar la talla de las piedras en su fachada, haciendo un presupuesto especial en quince o veinte anualidades ; y procurar

en las reparaciones interiores poner los techos de madera, así como cubrir sus enjabelgadas paredes con algunas antigüedades bien distribuídas.

ESTACIONES

Se marcan en el plano con la letra E, además de las dos generales, una en el Puerto para viajeros y mercancías con el fin de poder combinar con los vapores correos; la del Empalme, Triana y San Juan de Aznalfarache, que debe tener grandes embarcaderos de ganado, y los apeaderos de detrás de las fábricas de Amstrong y de Cristal y otro al sitio de la nueva fábrica del gas y Tabladilla.

NAVEGACIÓN ENTRE CÓRDOBA Y SEVILLA

Siendo el canal navegable por su anchura de 13 metros y profundidad de 2'50 metros del plan de riegos del Valle inferior del Guadalquivir, pueden subir las embarcaciones hasta pasada la presa de Peñaflor, y salvada ésta, seguir hasta Córdoba.

DENSIDAD DE SEVILLA ACTUAL COMPARADA CON UNA URBE MODERNA

Sevilla, 400 hectáreas, 200.000 habitantes.

Buenos - Aires, 18.300 hectáreas, 1.300.000 habitantes.

Próximamente 70.000 por 1.000 hectáreas, que si tuviese la densidad de esta ciudad cabrían en las 1.000 hectáreas 500.000 en el mismo espacio; y si Sevilla tuviese la densidad de aquélla tendría 28.000. Por eso aunque en el plano se vea que es varias veces mayor que la actual, sólo tendría capacidad, escasamente, para unos 500.000 habitantes la totalidad de la nueva y la vieja ciudad.

RESUMEN

La síntesis de este ante-proyecto es:

Acogerse a la ley de ensanches de grandes ciudades.

Construir los puentes Alfonso XIII y Príncipe de Asturias

Hacer la nueva Fábrica de Tabacos.

Abrir las calles del primer trozo de ejecución y el nuevo campo de ferias y festejos.

Esta es la clave de las reformas; y emprendidas así, todo lo demás se desenvolverá por sí mismo según que las conveniencias públicas vayan sintiendo la necesidad de su expansión, de su comodidad, de su progreso hasta llegar al ideal de una ciudad modelo.

Lo que no se puede lograr, si no es con una orientación fija y con un esfuerzo inicial de las voluntades, tocadas de un profundo amor a Sevilla y de un sano optimismo inquebrantable.

MIGUEL SANCHEZDALP

Día de San José, 1912.



ACABÓSE DE IMPRIMIR ESTA
MEMORIA EN LA IMPRENTA
DE LA COOPERATIVA
SEVILLANA DE PU-
BLICIDAD, EL
30 DE JULIO
DE 1912




M